



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 045-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.66

Déposée le : 05.03.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Lanz (Thun, UDC) (porte-parole)
de Meuron (Thun, Les Verts)
Siegenthaler (Thun, PS)
Kohler (Meiringen, Les Verts)
Egger (Hünibach, PS)
Dütschler (Hünibach, PLR)
Michel (Schattenhalb, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 990/2020 du 2 septembre 2020
Direction : Direction de l'intérieur et de la justice
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption sous forme de postulat**

Non au transport de ballast ferroviaire par la route

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer à moyen et à long terme que le ballast ferroviaire (d'intérêt national pour la construction de voies de communication) extrait de la carrière de Balmholz, au bord du lac de Thoue, soit transporté par bateau et par train, et non par camion.

Développement :

Actuellement, après son extraction à Balmholz, le ballast ferroviaire est amené par bateau jusqu'à la gare de Thoue où il est transbordé sur des wagons. Cela ne sera toutefois possible que jusqu'en 2028 : d'une part, le contrat de droit de superficie autorisant cette procédure expirera et, d'autre part, l'espace nécessaire à ce transfert se trouve dans le PDE de la gare de Thoue, dont l'évolution à moyen terme ne le permettra plus.

A ce jour, la recherche d'un site de remplacement adapté au transfert sur le rail n'a rien donné. L'actuelle combinaison de fret lacustre et ferroviaire permet de se passer annuellement de 4000 trajets par camion et d'éviter la dispersion de 220 tonnes de CO₂ dans la région. Si cette possibilité n'existait plus à compter de 2028, le ballast devrait être transporté par camion depuis Sundlauenen vers un nouveau site de transfert sur le rail, voire directement vers les chantiers, en traversant les localités d'Oberhofen et de Thoue ou celles d'Unterseen et d'Interlaken, puis de Thoue. Une telle augmentation de la charge de trafic n'a aucun sens et ne serait pas supportable. Dès lors, il convient de charger le Conseil-exécutif de prendre les mesures nécessaires pour qu'un transport du ballast par bateau et par train reste possible à l'avenir également.

Réponse du Conseil-exécutif

Comme le constatent les motionnaires, la possibilité de transborder du bateau sur le train à Thoune-Scherzlingen le ballast ferroviaire extrait à Balmholz disparaîtra avec l'expiration du contrat de droit de superficie en 2028. En outre, l'installation de chargement à Thoune-Scherzlingen se trouve dans le périmètre du PDE de premier plan de la gare de Thoune, dont le développement projeté exclut la poursuite de l'exploitation de l'installation à moyen terme. Si le transbordement du bateau sur le train ne peut se faire ailleurs, les conséquences s'en feront sentir sur tout le réseau routier de la région. Le Conseil-exécutif est lui aussi d'avis que l'augmentation du trafic qui résulterait d'une telle situation doit être évitée.

L'entreprise exploitant la carrière de Balmholz a réalisé très tôt la nécessité de trouver un autre lieu de transbordement, raison pour laquelle elle a procédé en 2013 à une évaluation très complète des emplacements envisageables. L'analyse de sept macro-sites et de trois micro-sites (dans le canal de navigation d'Interlaken) a livré deux sites satisfaisants situés dans le canal de navigation d'Interlaken, « Lüscheren Nord » et « Lüscheren Sud ». Dans le cadre de la révision totale du plan directeur en matière d'extraction de matériaux, de décharges et de transports (EDT) de la conférence régionale de l'Oberland oriental, les deux sites ont été provisoirement retenus, car certains acteurs ne sont pas encore entièrement d'accord sur les aspects techniques. Par ailleurs, le plan directeur régional EDT n'a pas encore été approuvé.

À l'été 2019, l'entreprise a soumis une demande de modification du plan de zones concernant le site « Lüscheren Sud » à la commune d'Interlaken. Cette dernière a déposé une demande préalable auprès de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT), qui a répondu par la négative au vu de l'atteinte considérable au paysage d'une importance particulière qui en aurait résulté. L'utilisation du site « Lüscheren Mitte », qui avait été écartée à un stade précoce de l'évaluation en 2013, a alors été à nouveau envisagée. Simultanément, un nouvel emplacement potentiel, la carrière de gypse de Rigips à Leissigen, sur le point d'être abandonnée, s'est libéré et pourrait entrer en ligne de compte comme nouveau lieu de transbordement. Les deux sites font actuellement l'objet d'un examen approfondi.

Le Conseil-exécutif reconnaît la nécessité de trouver un nouveau lieu de transbordement pour remplacer celui de Thoune-Scherzlingen et met tout en œuvre pour éviter une recrudescence du trafic routier dans la région de Thoune. Le processus d'évaluation des sites de remplacement, soutenu par le Conseil-exécutif, est déjà très avancé et se trouve actuellement dans une phase d'approfondissement technique.

Pour les raisons présentées ci-dessus, le Conseil-exécutif propose l'adoption de la motion en tant que postulat.

Destinataire

– Grand Conseil